EL MITO Ferrari

41

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

375 Plus: una Sport de gran carrera

Historia de la F1: en 1979 oro para Maranello

Historia del Cavallino rampante

330 GTC y GTS: una verdadera Gran Turismo

14·90
VENTA EXCLUSIVA EN KIOSCOS
SUSCRIPCIONES NO VALIDAS EN ARGENTINA
H. SANABRIA D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 41

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en mayo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT

375 Plus, un auto de gran carrera

1954: gana las 24 Horas de Le Mans y la famosa prueba mexicana. Gracias a ella la Casa de Maranello conquista el segundo Campeonato Mundial de Constructores. Dispone de 330 caballos y alcanza los 300 kilómetros horarios.

La 375 Plus es una de las más puras interpretaciones del automóvil de carrera según Enzo Ferrari: un motor muy grande y potente, un chasis y una carrocería reducidos a lo esencial, ningún elemento superfluo que lo haga más pesado. Resultado: un auto que en 1954 era capaz de alcanzar los 300 kilómetros horarios en las largas rectas de llanura de las Mil Millas así como en las mexicanas de la Carrera Panamericana.

EN 1953 PARA EL CAVALLINO EL FUTURO PARECIA SOLO F1

Un auto que le permitió a la Casa de Maranello conquistar su segundo Campeonato Mundial de Constructores (ya se había adjudicado el primero de la historia el año anterior, en 1953), gracias a los numerosos éxitos en carrera. Al final de la temporada 1953, parecía que el Cavallino hubiese decidido comprometerse más con las monoplazas de Fórmula 1 que con las Sport. Había desertado las últimas pruebas de la temporada, delegándoles a los equipos privados la tarea de defender los colores de Maranello, hasta en competencias de gran relieve como las del Cam-

La 375 Plus está dotada de un equipo de iluminación potente para correr también de noche.

El motor de la Ferrari 375 Plus disponía de 330 caballos.

peonato Americano SCCA y especialmente la aventura de la Carrera.

PARA LOS EQUIPOS PRIVADOS ES UNA EVOLUCION DE LA 375 MM

Los éxitos cosechados por los vehículos del Cavallino no eran pocos, es verdad, pero para la nueva temporada también estos equipos pedían nuevas armas, más potentes, para contener a los adversarios. La respuesta de la Ferrari fue una nueva versión de la 375 MM, equipada con un motor de 4,5 litros y con un nuevo cuerpo de vehículo, con chasis alargado y carrocería diseñada por Pinin Farina.

Los equipos ligados a la Ferrari quedaron satisfechos con semejante esfuerzo, superior a cualquier expectativa. Lo que nadie sabía era que en Maranello se estaba realizando, paralelamente, un nuevo, potentísimo auto destinado a los pilotos oficiales de la Casa: la 375 Plus. Y las novedades a nivel de chasis y carrocería estaban impuestas justamente por las soluciones técnicas elegidas para esta última.

La adopción de un motor V12 grande y voluminoso, de 4954 cm³ (derivado del propulsor de 4794 cm³ utilizado en las F1 de 1951 y luego en los autos para Indianápolis de 1952), era la razón de un paso que creció hasta los 2,6 metros.

UN CHASIS CLASICO PRODUCIDO POR PININ FARINA

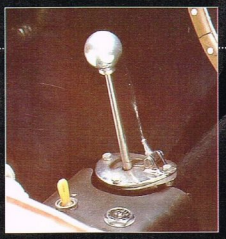
El chasis, por su parte, tenía un diseño clásico, una jaula de caños de sección oval bastante compleja en la parte trasera, para alojar la voluminosa caja en bloque con el puente tipo De Dion. Hay que notar que los chasis eran producidos por Pinin Farina, que construía también las carrocerías.

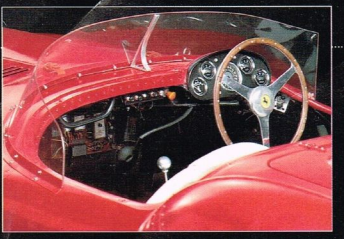
Estas últimas eran de tipo abierto, un botecito con los guardabarros traseros prominentes y la cola corta,

PRIVADOS UN POCO... OFICIALES

También en 1954, como en el año anterior, no hubo Ferrari oficiales en la Carrera Panamericana. Los autos del Cavallino presentes en la largada estaban confiados a equipos privados, sin una intervención directa de la Casa, ni siquiera en el caso de Luigi Chinetti y del apasionado Franco Cornacchia, entre los primeros que inscribieron: sus autos eran respectivamente una 375 MM y una 250 Monza, no los del equipo oficial que quedaron en Italia. O, mejor dicho, que hubiesen tenido que quedarse en Italia, porque Ferrari les vendió dos 375 Plus a los estadounidenses Erwin Goldschmidt y John Edgar, justo a tiempo para la aventura en México. Y ellos se apuraron para inscribirlas en la carrera, entregándoles la primera a Umberto Maglioli y la segunda a Nino Farina (en pareja con Jack McAfee), es decir los mismos pilotos de la Escudería Ferrari que las habían llevado en competencia en Europa, y por eso conocían a esas Ferrari Sport mejor que cualquier otro piloto.

La tronera en los laterales servía para dejar salir el aire caliente producido por el motor.





FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V, delantero y longitudinal, diámetro por carrera 84 x 74,5 mm, 4954 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores doble cuerpo Weber 46 DCF/3
Encendido:	doble, dos magnetos
Potencia:	330 CV a 6000 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 4 marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente De Dion
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani
Neumáticos:	del. 6.00-16, tras. 7.00-16
Dimensiones:	paso 2,60 metros
Peso:	900 kilos
Unidades producidas:	6 en 1954
Números de chasis:	0386/AM, 0392/AM, 0394/AM, 0396/AM, 0398/AM (spider Pinin Farina) y 0478/AM (spider Scaglietti)

muy similar a las contemporáneas 375 MM.

La única diferencia, el detalle que permitía identificar con un simple golpe de vista las 375 Plus, era la "joroba" sobre el capot trasero: una modificación impuesta por la nueva posición de la rueda de auxilio y por el nuevo tanque, cambios necesarios por el espacio ocupado por el puente De Dion.

La preparación del nuevo automóvil, sin embargo, requirió un tiempo superior al previsto. Por esto, en las primeras carreras, los pilotos del Cavallino utilizaron unas 375 MM análogas a las de los privados.

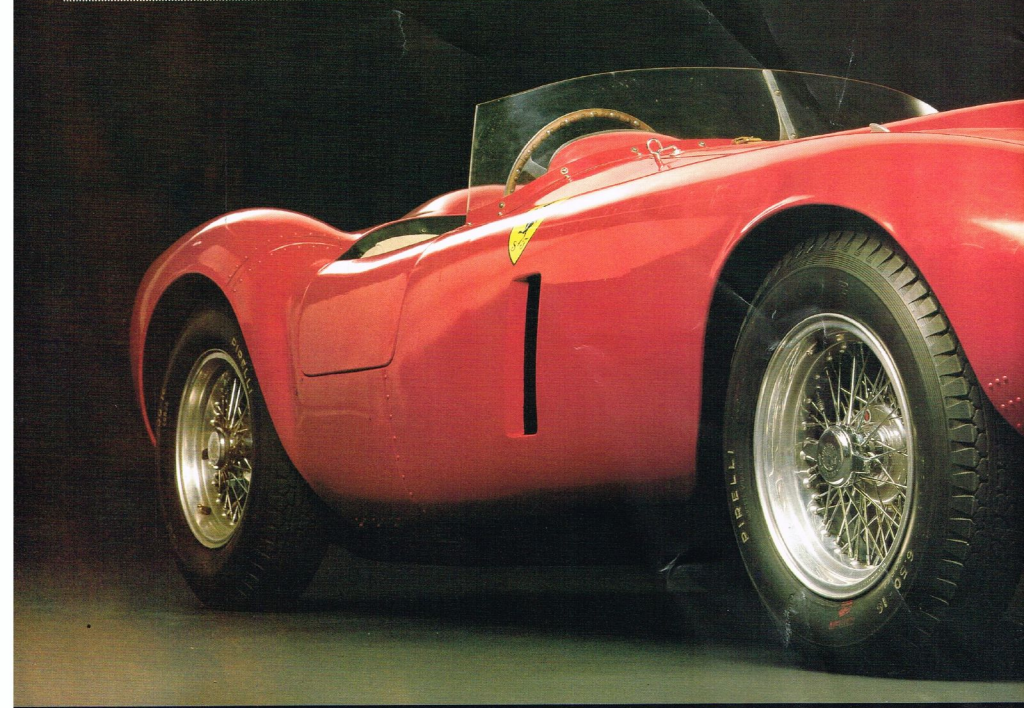
Las Ferrari de la época tenían una bocha de aluminio en la palanca de cambios.

DEBUT EN FEBRERO CON NINO FARINA AL VOLANTE

El debut de la 375 Plus se realizó a fines de febrero, en el circuito de Agadir, en Marruecos, donde Nino Farina conquistó una prepotente victoria. Como siempre, la prueba más esperada era las Mil Millas: preparando este clásico maratón, la Ferrari subestimó las citas americanas del campeonato, prefiriendo en cambio inscribir una 375 Plus en la Vuelta de Si-

UN MOTOR REALMENTE SUPER

El motor de la 375 Plus, ganadora en la Carrera Panamericana de 1954, es uno de los propulsores de mayor cilindrada utilizados por una Ferrari de competición, especialmente en los años cincuenta. A pesar de que el nombre podría crear alguna confusión, se trata de un proyecto diferente del de la contemporánea 375 MM, utilizada por los escuderías privadas. Esta última, de hecho, tenía un V12 derivado del 4 litros de la 340 América, llevado a 4,5 litros conservando la carrera en 68 mm y aumentando el diámetro a 84 mm: alimentado por tres carburadores Weber de cuatro cuerpos de 40 mm, este motor daba una potencia de 340 CV a 7000 rpm. La 375 Plus, reservada sólo para la escudería Ferrari, tenía en cambio un motor derivado de las monoplazas de Fórmula 1 de 1951-1952. Este, de 4,8 habia sido llevado a 5 litros con el mismo aumento de diámetro a 84 mm. Con sus tres Weber doble cuerpo de 45 mm, el motor de la 375 Plus daba inicialmente "apenas" 330 CV. Después, en función de las Mil Millas, fue desarrollada una ulterior evolución, en la que la potencia máxima tocaba la respetable cuota de 347 CV.



cilia. La razón era simple: las rutas y las dificultades de esta prueba eran mucho más parecidas a las de las Mil Millas que las de circuitos lisos como Sebring y Daytona. En los caminos de Sicilia el auto de Maranello, conducido por Umberto Maglioli, voló a velocidades increíbles, rezagando desde el comienzo a los adversarios, hasta que una salida de pista en Enna lo obligó al retiro.

Pero la 375 Plus demostró ser un auto veloz. Y los adversarios estuvieron aún más preocupados cuando oyeron que los motores de los vehículos de Nino Farina y Umberto Maglioli, los ases de la Ferrari en las Mil Millas, habían sido ulteriormente potenciados: ¡se hablaba de casi 350 caballos! Lamentablemente, la lluvia iba a transformar la potencia de los motores Ferrari en un arma de doble filo.

EN LAS MIL MILLAS, POCA SUERTE PARA LA 375 PLUS

Farina salió de pista pocos kilómetros después de la largada, destrozando el auto y terminando él mismo en el hospital (con un brazo roto y numerosas heridas, afortunadamente leves). En cambio, Maglioli controló mejor su auto, aunque sólo pudo ubicarse tercero, detrás de la Lancia D24 de Alberto Ascari y la Ferrari 500 Mondial de Vittorio Marzotto (más equilibrada y apta para las condiciones de la carrera), hasta que en la subida del Monte Futa también salió del camino y tuvo que retirarse.

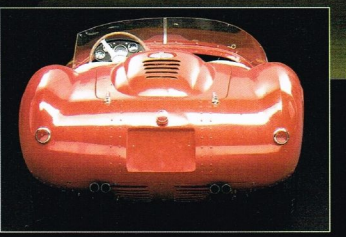
Llovía también en Silverstone, algunas semanas más tarde, pero el asfalto de la pista y su velocísima conformación parecían ideales para las características de la 375 Plus. Fue necesaria toda la fuerza de José Froilán González, el mítico "Cabezón" argentino, para controlar la caballería de la Ferrari, pero sus gestas y la victoria final desencadenaron el entusiasmo del público inglés.

TRES 375 PLUS OFICIALES PARA LAS 24 HORAS DE LE MANS

Enzo Ferrari estaba también satisfecho, al punto de confiarle una de las tres 375 Plus oficiales para las 24 Horas de Le Mans, en pareja con Maurice Trintignant. Las otras tripulaciones es-

1954: LOS RESULTADOS DE LA 375 PLUS

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
GP Agadir	28/2/1954	N. Farina	1°
GP Silverstone	15/5/1954	J.F. González	1°
24 Horas de Le Mans	5/7/1954	González/Trintignant	1°
Carrera Panamericana	19-23/11/1954	U. Maglioli	1°



El habitáculo de la 375 Plus se distingue por las butacas anatómicas.

taban formadas por los franceses Louis Rosier y Robert Manzon, y por los italianos Umberto Maglioli y Paolo Marzotto.

LARGADA IMPERIOSA Y VICTORIA APLASTANTE

En la largada los tres autos dejaron a todos atrás, gracias a su potencia. Pero enseguida Marzotto tuvo que retirarse por fallas en la caja, y la misma suerte le tocó en la madrugada al auto de los franceses. Solo González y Trintignant siguen, impasibles, bajo el ataque de los Jaguar cada vez más cercanos, y cuando se cumplieron las 24 horas de la prueba fue su 375 Plus la que llegó primera a la meta.

Una enésima confirmación del olfato de Enzo Ferrari. En las carreras siguientes, la Escudería prefirió utilizar las nuevas 4 cilindros, las 750 Monza, más livianas y ágiles.

EL ULTIMO TRIUNFO EN LA CARRERA PANAMERICANA

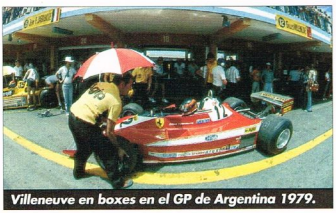
Parecía que la carrera de las 375 Plus hubiese llegado a su término, pero había una prueba para la que parecían construidas a medida: la Carrera Panamericana. Y con la 375 Plus (vistosamente patrocinada por la empresa petrolera 1-2-3, con letras que casi escondían los números de carrera), el "veterano" Umberto Maglioli mantuvo el liderazgo de la prueba desde el comienzo hasta el final, sin que nadie lograra amenazarlo, estableciendo el nuevo récord de la carrera con 173 Km/h de promedio. De esta manera, la potentísima Plus salió de escena con la cabeza alta: un Cavallino generoso como pocos otros.

1979, oro para Maranello

Dos años después del éxito de Lauda, el Campeonato del Mundo vuelve al Cavallino gracias a la competitividad de la 312 T4 y a la habilidad de Jody Scheckter.

En 1979, dos años después del último éxito mundial de Niki Lauda, la Ferrari le permitió a Jody Scheckter coronarse campeón del mundo. El piloto sudafricano precedió en la tabla final a su compañero Gilles Villeneuve. Para la Ferrari se trató de un triunfo, a pesar de que la 312 T4 no fuese, a causa de la disposición horizontal de los cilindros del motor, un vehículo capaz de aprovechar de la mejor manera el efecto suelo. Tercero, detrás de los dos ases de la Ferrari, estuvo Jones con Williams, que en 1980 comenzó a ganar en Fórmula 1. La Ferrari dominó también en la clasificación reservada a los constructores, delante de Williams y Ligier.

Lafitte comenzó la temporada de manera triunfal, ganando en el GP de Argentina en Buenos Aires. Segundo fue Reutemann, quien precedió a Watson, Depailler, Andretti y Fittipaldi.



Villeneuve en boxes en el GP de Argentina 1979.

1979: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *4 de febrero*	*5° Villeneuve, 6° Scheckter*
GP de Sudáfrica, *3 de marzo*	*1° Villeneuve, 2° Scheckter*
GP de EE. UU. Oeste, *8 de abril*	*1° Villeneuve, 2° Scheckter*
GP de España, *29 de abril*	*4° Scheckter*
GP de Bélgica, *13 de mayo*	*1° Scheckter*
GP de Mónaco, *28 de mayo*	*1° Scheckter*
GP de Francia, *1° de julio*	*2° Villeneuve*
GP de Inglaterra, *14 de julio*	*5° Scheckter*
GP de Alemania, *29 de julio*	*4° Scheckter*
GP de Austria, *12 de agosto*	*2° Villeneuve, 4° Scheckter*
GP de Holanda, *26 de agosto*	*2° Scheckter*
GP de Italia, *9 de septiembre*	*1° Scheckter, 2° Villeneuve*
GP de Canadá, *30 de septiembre*	*2° Villeneuve, 4° Scheckter*
GP de EE. UU. Este, *7 de octubre*	*1° Villeneuve*

LA 312 T4 DEBUTA EN EL GP DE SUDAFRICA

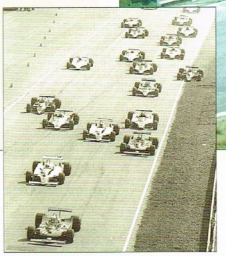
Ligier ganó nuevamente en Interlagos, en Brasil, con Lafitte primero y Depailler segundo

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Scheckter	Ferrari	51 (60)	3 (B, MC, I)
Villeneuve	Ferrari	47 (53)	3 (SA, EE.UU. O, EE.UU. E)
Jones	Williams-Ford	40 (43)	4 (A, AU, H, CND)
Laffite	Ligier-Ford	36	2 (RA, BR)
Regazzoni	Williams-Ford	29 (32)	1 (GB)
Depailler	Ligier-Ford	20 (22)	1 (E)
Reutemann	Lotus-Ford	20 (25)	
Arnoux	Renault	17	
Watson	McLaren-Ford	15	
Andretti	Lotus-Ford	14	
Jarier	Tyrrell-Ford	14	
Pironi	Tyrrell-Ford	14	
Jabouille	Renault	9	1 (F)
Lauda	Brabham-Alfa	4	
De Angelis	Shadow-Ford	3	
Ickx	Ligier-Ford	3	
Mass	Arrows-Ford	3	
Piquet	Brabham-Alfa	3	
Patrese	Arrows-Ford	2	
Stuck	ATS-Ford	2	
Fittipaldi	Fittipaldi-Ford	1	

1979: SURGEN LA THATCHER Y KHOMEINI

Política: *En Gran Bretaña, llega al gobierno Margaret Thatcher. La Unión Soviética invade Afganistán. En Irán, revolución islámica de Khomeini. En Iraq S. Hussein es presidente.*
Economía: *Comienza a funcionar el Sistema Monetario Europeo, para regular las relaciones de cambio y favorecer la estabilidad monetaria de los países de la Comunidad.*
Deportes: *Campeonato Mundial Juvenil, ganado por la Argentina.*



Villeneuve, a la izquierda, en Montecarlo se destaca por su estilo de manejo agresivo.

seguidos por Reutemann, Pironi y las Ferrari de Villeneuve y Scheckter.
El debut de la 312 T4, en el Gran Premio de Sudáfrica en Kyalami, coincidió con un "doblete" de Villeneuve y Scheckter. Tercero fue Jarier, delante de Andretti, Reutemann y Lauda. También en Long Beach, en ocasión del Gran Premio de los Estados Unidos Oeste, la Ferrari aplastó a los rivales con Villeneuve primero y Scheckter segundo, que dejaron a sus espaldas a Jones, Andretti, Depailler y Jarier. En España, en Jarama, ganó Depailler, que precedió a Reutemann, Andretti, Scheckter, Jarier y Pironi.

EN DIJON POR PRIMERA VEZ GANA UN MOTOR TURBO

En Zolder, en el GP de Bélgica, Scheckter ganó con la Ferrari. Segundo fue Lafitte, delante de Pironi, Reutemann, Patrese y Watson. Scheckter fue primero también en Montecarlo. Superó, respectivamente, a Regazzoni, Reutemann, Watson, Depailler y Mass.
El GP de Francia, en Dijón, se recuerda por la primera victoria del Renault con motor turbo de Jabouille, pero también por el duelo, con numerosos contactos, entre Villeneuve y Arnoux, que llegaron segundo y tercero. Detrás de ellos se ubicaron Jones, Jarier y Regazzoni.
En Silverstone, en el GP de Inglaterra, volvió a la victoria Regazzoni, que obtuvo el primer éxito de la historia de Williams, delante de Arnoux, Jarier, Watson y Scheckter. Sexto fue Ickx, que a partir de ese Gran Premio sustituyó a Depailler, víctima de un grave accidente en aladelta.
Jones y Regazzoni, con Williams, dominaron el GP de Alemania, en Hockenheim. Tercero fue Lafitte, delante de Scheckter, Watson y Mass. Jones ganó también el GP de Austria en Zeltweg, delante de Villeneuve, Lafitte, Scheckter, Regazzoni y Arnoux.
En el GP de Holanda en Zandvoort, Jones fue otra vez primero, precediendo a Scheckter, Lafitte, Piquet, Ickx y Mass. Villeneuve, mientras lideraba, tuvo un problema con una cubierta trasera que reventó. En la tentativa de regresar a boxes, rompió la suspensión y perdió la llanta.
En Monza, el GP de Italia fue memorable. Triunfó Scheckter, seguido de cerca por su compañero Villeneuve, y se consagró campeón del mundo para la felicidad de las decenas de miles de hinchas de Ferrari presentes. Tercero se clasificó Regazzoni, quien precedió a Lauda, Andretti y Jarier.

En la foto en blanco y negro, la largada del GP de Italia 1979 con Scheckter delante del grupo. Arriba, también bajo la lluvia las Ferrari, en 1979, dejaban a todos detrás.

EL ULTIMO GRAN PREMIO DE 1979 ESTA FIRMADO POR VILLENEUVE

En el GP de Canadá, en Montreal, Jones ganó delante de Villeneuve, Regazzoni, Scheckter, Pironi y Watson.
El Campeonato se cerró en Watkins Glen con el Gran Premio de los Estados Unidos Este. En un día de lluvia, Villeneuve superó a Arnoux, Pironi, De Angelis, Stuck y Watson.

330 GTC-GTS, toda una Gran Turismo

1966: nace una dos lugares deportiva con la elegancia de un auto de protocolo. Se suma a la 330 GT 2+2 para satisfacer los gustos de los ferraristas de la época que aman el manejo brillante. Tiene 340 caballos y alcanza los 245 Km/h.

Hay Ferrari que representan una época. Y hay otras que, en cambio, no tienen una época que representar. Este es el caso de las 330 GTC y GTS, dos autos del Cavallino Rampante nacidos en un período de la historia italiana de transición entre el boom que se verificó en el curso de los años sesenta y la época de la protesta juvenil y de la crisis económica y petrolera, que marcó los años entre los sesenta y los setenta.

La 330 GTS utiliza la misma mecánica que la versión coupé.

La Ferrari 330 GTC, a la derecha, se distingue por el habitáculo particularmente luminoso.

ES PRESENTADA EN EL SALON DE GINEBRA

El tiempo de los ejecutivos, esos pintorescos personajes que de alguna manera volvieron a poner en marcha a la Italia destrozada por la Guerra, se estaba acabando. Y ellos eran los clientes Ferrari por antonomasia. Ricos, no deseaban sólo un auto veloz, prestigioso, costoso, sino que querían el máximo, y por eso se dirigían a la Casa de Maranello. La 330, especialmente en la versión GTC más seria y apta para hombres de negocios, había nacido justamente para satisfacer sus exigencias, como alternativa a la 330 GT 2+2 de 1964: un poco más lenta, con una performance un poco menos brillante, un poco menos apta, en suma, para las fugas del fin de semana a los lugares más de moda. El ejecutivo exigía una dos lugares, ahora, que le entregara una imagen de serie pero al mismo tiempo también deportiva, más cercana al carácter de las Ferrari, las máquinas que ganaban en todas las pistas del mundo.

Así, en el Salón de Ginebra de 1966 es presentada la versión coupé de la 330, la GTC. El motor es el cuatro litros de cilindrada de la 330 GT 2+2, el chasis es el corto de la berlineta. Además, está equipada con suspensiones independientes en las cuatro ruedas, mientras que la 330 GT 2+2 detrás tenía aún el puente rígido con elásticos semielípticos.

DELANTE ES UNA SUPERFAST, DETRAS, UNA 275 GTS

El "cocktail", entonces, se presentaba explosivo, considerando también el hecho de que la carrocería estaba firmada por Pininfarina y era una combinación entre dos pequeños "capolavoros" del diseña-

LAS ESPECIALES DE PININFARINA

Sobre la base de la 330 dos lugares, Pininfarina realizó cuatro especiales. La primera fue para la princesa Liliana de Réthy de Bélgica. Otra fue para el famoso cardiocirujano estadounidense De Bakey, cuyo ejemplar utilizaba la trompa de la 365 California con la parte trasera derivada del prototipo 206 S, realizado por Pininfarina en 1965.

Dos detalles inconfundibles: los grupos ópticos traseros y las salidas de aire caliente detrás de las ruedas delanteras.

dor de Turín: la parte delantera recordaba la 500 Superfast, reina de las Ferrari de ruta de gran cilindrada y alta performance, mientras que la parte trasera le guiñaba el ojo a la 275 GTS.

Particularmente fascinante era la trompa con la típica forma de "tiburón" y con el paragolpes dividido en dos partes, casi dos bigotes para la boca oval del radiador, ancha y baja. Así como era filosa adelante, la 330 dos lugares también era redundante detrás, donde el diseño, de redondeado, se volvía lineal, dando casi la impresión de encontrarse ante un vehículo con una doble alma.

EXTENSA SUPERFICIE DE VIDRIO, LLANTAS DE CHAPA ESTAMPADA

Entre los méritos de Pininfarina estuvo el de hacer particularmente luminoso el habitáculo, aumentando al máximo la superficie de vidrios y reduciendo las dimensiones de los montantes. Son lindas las llantas estampadas de 14 pulgadas, así como dignas de notarse son las troneras laterales, detrás de las ruedas delanteras, que sirven para eliminar el calor producido por el motor.

LA 330 ES UNA MEZCLA DE ELEGANCIA Y AGRESIVIDAD

Una mezcla de agresividad y elegancia, entonces, para un vehículo que, con respecto a la performance, no sufría de ningún complejo de inferiori-

dad con respecto a la tradición Ferrari: 245 kilómetros por hora de velocidad máxima, gracias a un motor V12 de 340 caballos al régimen de 7000 vueltas por minuto. Justamente por este carácter deportivo, no podía faltar también la versión gemela con carrocería descubierta de la 330 GTC, la GTS.

LA SPIDER 330 GTS DEBUTA EN EL SALON DE PARIS

Aparecerá algunos meses después que la coupé, en el Salón de París de ese mismo 1966. Al comienzo el vehículo es ofrecido con el asiento del pasajero de mayor dimensión que el del conductor, para permitir el transporte del piloto y de dos pasajeros. En poco tiempo, sin embargo, la solución fue abandonada en favor de dos butacas de dimensiones idénticas.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, diámetro por carrera 77 x 71 mm, cilindrada 3967 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ/6
Potencia:	340 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería dos puertas, dos lugares, coupé y cabriolet; chasis de caños de acero, carrocería de acero
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros transversales
Frenos:	discos con asistencia hidráulica
Neumáticos:	14 pulgadas
Tanque:	dos de 90 litros
Paso:	2,40 metros
Ejes:	del. 1,401 m, tras. 1,417 m
Peso:	1300 kilos
Velocidad:	245 Km/h
Producción:	1966-1968
Unidades producidas:	600 GTC, 100 GTS

Interiores lujosos para la 330 GTC, con tablero y volante de madera y butacas de cuero.

En total fueron producidas 600 GTC y 100 GTS.

LA PRODUCCION TERMINA EN 1968

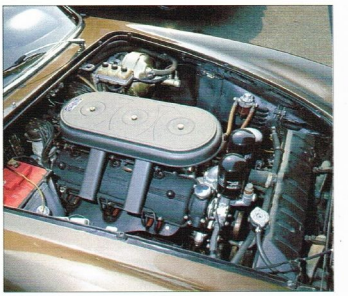
Ambos vehículos dejan de fabricarse en 1968, al término de una producción total de 700 ejemplares (600 GTC y 100 GTS, respectivamente). Los tiempos todavía no han cambiado, pero en la Casa Ferrari ya llegó la hora de dejarle lugar a un nuevo modelo, como siempre más potente y más veloz: la 365 GTC y GTS.

LLEGAN MOTORES MAS POTENTES PERO EL ESTILO NO CAMBIA

Los que cambian son esencialmente los motores, más grandes (4,4 litros de cilindrada) y por ende más potentes, mientras que el diseño de la carrocería queda prácticamente sin cambios. Una pequeña muestra de reconocimiento para un vehículo, la 330 dos lugares, que en su época no gozó de toda la gloria que hubiese merecido.

LAS FERRARI SPIDER DE LOS SESENTA

Todas dedicadas al sol y al calor de América, las spider de la Casa de Maranello de los años sesenta pertenecen a una única familia, que en algún caso se aleja estilísticamente de los correspondientes modelos con carrocería cerrada. La familia es la de las 275, 330 y 365 GTS. El caso más evidente es la diferencia existente entre la 275 GTB y la 275 GTS, cuya línea (especialmente en la parte trasera) se parece a la 330 GTC y GTS. Aunque tienen el mismo nombre y un motor idéntico, la 275 GTB y la 275 GTS parecen realmente dos vehículos completamente distintos.



Para el 12 cilindros de la 330 GTC, una potencia de 340 caballos.

UN PERIODO DE GRAN AMARGURA

Tragedias de la Italia del motor

En un breve período, el fundador de la Casa del Cavallino pierde algunos de sus mejores y más amados pilotos, y es incriminado por homicidio debido al gravísimo accidente sufrido por De Pórtago en las Mil Millas de 1957.

UNA VIDA SUFRIDA El final de los años cincuenta, entre 1957 y 1961, es para Enzo Ferrari un período amargo. Paradójicamente, la Casa fundada por él después de la Segunda Guerra Mundial prospera y se va afirmando en todos los mercados importantes del mundo, aumentando el número de ventas y, consecuentemente, el nivel de ganancias, gracias especialmente a la colaboración con Pinin Farina.

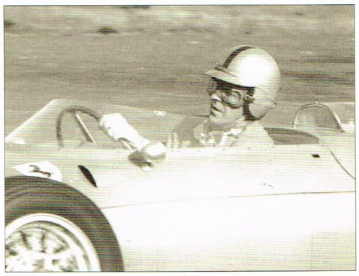
Pero si el lado público de la vida de Enzo Ferrari aparece enteramente coronado por el éxito, el privado atraviesa una crisis entre las más graves en la historia de este hombre voluntarioso y testarudo, que hizo de su fábrica la misión de su vida. Súbitamente, Enzo Ferrari se encuentra en medio de un huracán, y es colocado en el banquillo de los acusados por la peligrosidad de sus vehículos y por la manera en la que manda hacia la muerte a jóvenes que, contra el peligro, tienen únicamente el escudo de su propio coraje.

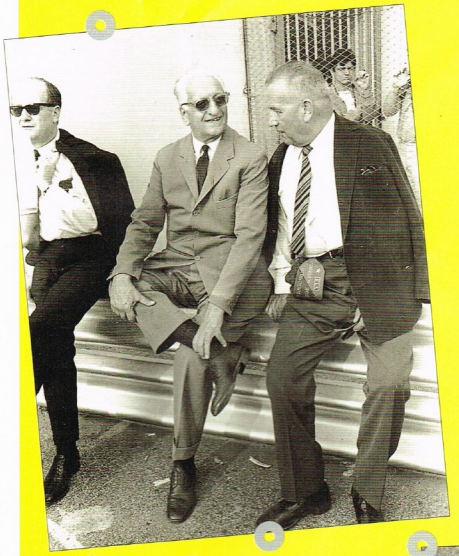
Todo comenzó el 14 de marzo de 1957: en el autódromo de Módena muere, en el curso de una sesión privada de pruebas, Eugenio Castellotti, compañero de vida de Delia Scala y piloto de la Ferrari. Tenía 27 años y un futuro de campeón por delante. Para Enzo Ferrari es un golpe muy duro de soportar, a causa de la estrecha relación que mantenía con Castellotti y también porque el piloto se había vuelto un personaje notable en la Italia de entonces, al punto que la opinión pública quedó profundamente conmovida por su desaparición.

Pero mucho peor fue la tragedia de las Mil Millas de 1957, en la que perdieron la vida uno de sus pilotos de punta, Alfonso de Pórtago, y otras diez personas. Enzo Ferrari, en su función de titular de la escudería por la que el piloto corría, es incriminado por homicidio. Es el 12 de mayo de 1957: la Ferrari número 531 del marqués Alfonso de Pórtago sale de ruta a pocos minutos de la llegada de Brescia. En el accidente pierden sus vidas el piloto, el copiloto (el periodista Edmund Gurner Nelson) y nueve espectadores. La prensa se subleva contra las carreras automovilísticas y contra Ferrari en particular, que es incriminado y posteriormente absuelto, luego de años de sufrimientos. A causa de ese procedimiento en su contra, que casi lo llevó a abandonar el mundo de las competencias, el 23 de mayo de 1960 Ferrari constituye la sociedad anónima SEFAC (Sociedad Ejercicio Fábricas Automóviles y Carreras) para sustituir a la Auto Construcciones Ferrari que lo tenía como único jefe. De cualquier manera, por la gravedad del accidente y la indignación generalizada del público contra las carreras de auto en ruta, la edición de 1957 será la última Mil Millas disputada.

Para el fundador de la Casa de Maranello, sin embargo, es apenas el comienzo de un largo calvario que lo verá perder algunos de sus mejores pilotos de todos los tiempos. En Nürburgring, en ocasión del Gran Premio de Alemania de 1958, muere Peter Collins. Los diarios hablan de rivalidades amorosas con Mike Hawthorn, su compañero de equipo y amigo, que lo habrían vuelto nervioso y distraído. Pero, como siempre,

Dos pilotos de la Ferrari que murieron al final de los años cincuenta: Hawthorn, a la derecha, y von Trips.





En el sentido de las agujas del reloj, desde arriba: Enzo Ferrari en los boxes de Monza, cuando aún asistía a los grandes premios; Eugenio Castellotti, quien morirá en marzo de 1957, en el autódromo de Módena; los restos de la monoplaza Ferrari 156 F1 de Wolfgang von Trips en la curva parabólica de Monza, luego del accidente ocurrido durante el Gran Premio de Italia 1961.

el propio Enzo Ferrari se encuentra en el centro de las polémicas. En Reims, en el Gran Premio de Francia 1958, un nuevo duelo enluta a la familia del Cavallino. Luigi Musso, romano, uno de los mayores talentos de la Fórmula 1 de ese período, es víctima de un grave accidente y luego muere en el hospital por las heridas sufridas. Tampoco falta el coletazo de habladurías: se comenta que Musso "tenía" que ganar obligatoriamente ese Gran Premio, no tanto para acercarse al título mundial cuanto, y sobre todo, por tener fuertes deudas de juego y, consecuentemente, gran necesidad de dinero en efectivo. El 9 de julio, el *Osservatore Romano* define a Enzo Ferrari como "un Saturno que devora a sus hijos".

En enero de 1959 fallece, en un accidente de tránsito, Mike Hawthorn, campeón del mundo pocos meses antes con una monoplaza del Cavallino. Esta vez Ferrari no tiene nada que ver, pero otro de sus "hijos" se fue y en la historia del Cavallino Rampante se enciende otra estrella negra.

Luego de un lapso de relativa tranquilidad, en Monza, el 14 de septiembre de 1961, la tragedia vuelve a ser protagonista en el Gran Premio de Italia, anteúltima prueba de la temporada. Al ingreso de la veloz curva parabólica, Jim Clark, entonces joven prometedor, toca con su Lotus la Ferrari de Wolfgang "Taffy" von Trips, barón alemán que lideraba el Campeonato del Mundo, con 33 puntos contra los 29 de su compañero de equipo Phil Hill, y uno de los más expertos y veloces pilotos de los grandes premios. La Ferrari de von Trips vuela por el aire y cae entre el público, provocando 14 víctimas fatales. Von Trips mismo muere instantáneamente. La prensa ataca otra vez. Se trata de uno de los accidentes más graves de toda la historia de las competencias. Tampoco esta vez Enzo Ferrari es directamente responsable, pero desde el punto de vista humano soporta, una vez más, otra nueva, durísima prueba. Que resultará agravada por una "revolución" interna que golpeará a la Ferrari pocas semanas después y lo hará sentir verdaderamente como un hombre solo.

El símbolo del Cavallino

De la elección del aviador Francesco Baracca al regalo que su familia le hizo a Enzo Ferrari, ésta es la historia del símbolo de la Casa de Maranello.

Cómo nace el símbolo del Cavallino Rampante, que desde siempre adorna los laterales y el capot de las Rojas de Maranello y desde aún antes los autos de carrera piloteados por Enzo Ferrari? Lo explica el mismo fundador de la Casa de Módena, que revela el secreto en un folleto editado por la Ferrari: "La historia del Cavallino Rampante es simple y fascinante: el Cavallino estaba pintado sobre la carlinga del caza de Francesco Baracca, el heroico aviador caído sobre el Montello, el as de los ases de la Primera Guerra Mundial. Cuando en 1923 gané el primer circuito del Savio, que se corría en Ravenna, conocí al conde Enrico Baracca, padre del héroe; de ese encuentro nació el siguiente, con la madre, la condesa Paolina".

El emblema de la Escudería Ferrari pintado en los laterales del auto de Tazio Nuvolari.

EL CAVALLINO SIEMPRE FUE NEGRO: EL FONDO AMARILLO LLEGO DESPUES

"Fue ella quien me dijo un día: 'Ferrari, ponga sobre sus autos el Cavallino Rampante de mi hijo. Le traerá buena suerte'. Conservo todavía la foto de Baracca, con la dedicatoria de los padres, en la que me confían el emblema. El Cavallino era y permaneció negro; yo le sumé el fondo amarillo canario, que es el color de Módena." Para ser exactos, el día de la carrera en el circuito del Savio era el 25 de mayo de 1923 y la prueba consistía en recorrer 25 veces el trazado, que tenía 14,385 Km (por un total de 359,625 Km), y arrancaba de la histórica basílica de Sant'Apollinare in Classe. En esa carrera Enzo Ferrari participó al volante de su Alfa Romeo RL Targa Florio 6 cilindros.

TODO COMENZO CON UNA CARRERA VICTORIOSA

Ferrari obtuvo el triunfo al término de una carrera impecable, en la que empleó un tiempo de 3 horas, 17 minutos y 37 segundos, con un respetable promedio de 109,186 Km/h, precediendo a Tazio Nuvolari. El piloto de Mantua estaba al volante de una Chiribiri de 1,5 litros de cilindrada. Esta fue la situación en la que nació la relación entre Enzo Ferrari y la familia Baracca, que llevó al entonces joven piloto de Módena a aceptar de buena gana el Cavallino Rampante como símbolo de victoria en sus carreras y luego a usarlo como emblema de los vehículos de la Escudería Ferrari. Pero, ¿por qué Francesco

EL PORQUE DEL MITO

El Cavallino de la Ferrari es rampante: la "medida" más importante del símbolo de la Casa de Maranello es, entonces, el grado de inclinación del Cavallino. Oficialmente, éste es de 58 grados, calculando la inclinación entre una línea horizontal que toca el casco trasero izquierdo y otra línea inclinada que toca los cascos delantero y trasero derechos.

El Cavallino Rampante es, actualmente, el símbolo de la Ferrari en todo el mundo.

Baracca había adoptado para su avión de caza ese símbolo?

EL SIMBOLO NACIO DESPUES DE UN DUELO AEREO

Lo explica, formulando una teoría tan sugestiva como creíble, Giovanni Lurani, historiador del automóvil: Francesco Baracca habría hecho propio el Cavallino Rampante porque era el emblema del quinto avión alemán derribado por él en los cielos de Tolmezzo, un Albatros B II (episodio confirmado por testimonios históricos). El avión estaba decorado por un caballito muy parecido al que aparece en el emblema de la ciudad de Stuttgart.

Con una única diferencia: el de Stuttgart (y, actualmente, también de la empresa Porsche) es... una yegua. Entonces Enzo Ferrari se habría reservado el derecho de cambiarle el sexo al animal que eligió como símbolo para sí mismo y para sus autos, llevándolo a un nivel de fama y notoriedad entonces imposibles de imaginar.

Las Dino de serie

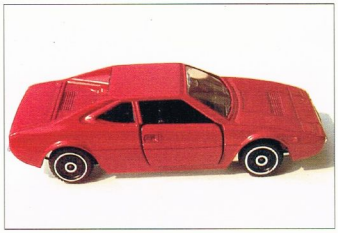
Todas las reproducciones en escala de las seis u ocho cilindros nacidas en Maranello con el Cavallino sobre el capot pero bautizadas Dino.

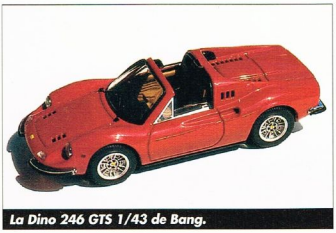
Se llaman 206, 246, 208 y 308 GT/4: son los únicos vehículos de serie nacidos en Maranello pero dotados de la marca Dino en lugar de la, mucho más prestigiosa, marca Ferrari. Se trata de dos autos y de sus variantes, que despertaron bastante interés en los constructores de modelos en escala reducida, al punto que de la familia 206-246 GT y GTS hay actualmente en producción muchos ejemplares.

HAY HASTA UN MODELO QUE LLEGA DE TAILANDIA

El único en escala 1/18 es de la tailandesa Anson y se refiere a la 246 GTS, el modelo targa, es decir equipado con un techo de plástico que se puede sacar.
Esta linda Dino "oriental" dispone, naturalmente, de puertas y capots que se abren, por lo que se pueden admirar tanto los interiores muy bien terminados, cuanto el 6 cilindros de 2,4 litros y el pequeño baúl delantero. Paralelamente a la propuesta de Anson se destaca el hermoso modelo de la Bang de Pesaro, que hizo su debut en el verano de 1996, ubicándose enseguida en la cima entre las reproducciones en escala 1/43. Como se impone en los modelos destinados al público de los coleccionistas, no existen partes que se abren, mientras que abundan los detalles grabados (como los marcos de las ventanillas, los limpiaparabrisas), y aquellos de plástico cromado (el espejo re-

Abajo, una Dino 308 GT/4 en escala 1/43 de Polistil.





La Dino 246 GTS 1/43 de Bang.

LOS PRECIOS

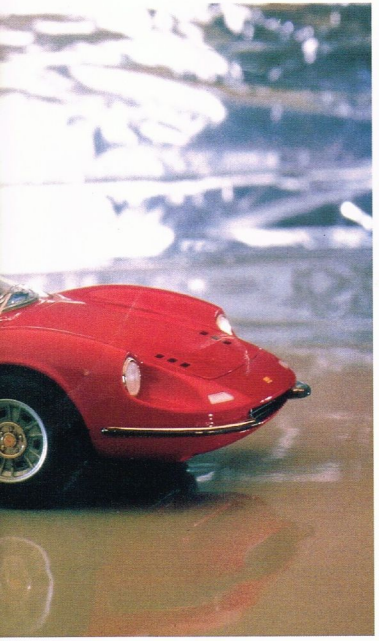
Todas las Dino 246 de Bang cuestan 25 dólares, al igual que el modelo de Vitesse. Más económicos son los modelos Norev y Dinky Matchbox, entre 10 y 15 dólares. Son necesarios 1700 dólares para los modelos del especialista Carlo Brianza. Entre los más antiguos, la Dino 308 GT/4 de Polistil y la Dino 246 GTS de Norev de plástico llegaron a los 30 dólares.

LAS DIRECCIONES

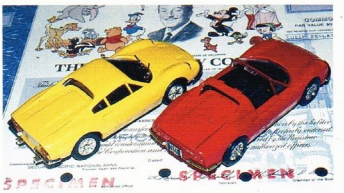
Bang, via degli Abeti - 61100 Pesaro tel. 0721/24403; ABC di Brianza, via Mazzini 23 22070 Locate Varesino (CO) tel. 0331-821350; Vitesse, Norev y Dinky distribuidores en Italia de La Mini Miniera, via C. Vinaj, 25 12100 Cuneo tel. 0171-344420; Anson distribuida por Globo, via Dante Alighieri, 36 - 37031 Illasi (VR) tel. 045-7834888.

La Dino 246 GT en escala 1/14 realizada por el especialista Carlo Brianza.

Las Dino 246 de Vitesse, a la izquierda, y de Dinky, ambas en escala 1/43.



trovisor externo) y aquellos de plexiglás coloreado (como las luces traseras). El paragolpes delantero y el trasero están cromados y presentan el perfil negro que simula la parte de goma, mientras que también el diseño de las llantas de aleación es copia exacta de las verdaderas, con seis dobles rayos con tuerca central. Muy diferentes son las versiones GT (coupé, con la pequeña ventanilla trasera) de las GTS (con o sin techo y con una triple fisura en lugar de la ventanilla trasera); además, está la edición América, con los plásticos fluorescentes laterales y los faros delanteros carenados.



DESDE PORTUGAL A BRASIL, DINO DE TODOS LOS TIPOS

El otro modelo de Dino 246 actualmente en producción llega desde Portugal: lo produce Vitesse sólo en versión coupé GT. Una 246 GTS bastante mediocre por líneas y terminaciones fue producida por Dinky-Matchbox en 1991, en los colores rojo y azul metalizado. Cierra la panorámica sobre la 246 GTS el modelo Norev, nacido en 1973 y muchas veces modificado (y simplificado). El más interesante, desde el punto de vista del coleccionista, es el de plástico, seguido por la versión de metal con llantas y neumáticos separados y paragolpes de plástico cromado. Poco más que juguetes son las ediciones sucesivas, con ruedas rápidas a botón, mientras que se pueden coleccionar la GTS producida en Brasil por Norev-Kiko en 1982 y la GT de la japonesa Sakura. Entre los modelos especiales sobresalen las Dino 246 GT y GTS de Carlo Brianza, en escala 1/14, verdaderas obras de arte, muy detalladas y todavía más imponentes por las generosas dimensiones (se trata de piezas de más de 30 cm de largo). Para no olvidar, finalmente, los kits de resina de Starter y de Artigiana. En cambio, la Dino 308 GT/4 fue reproducida sólo por Polistil desde 1976: un hermoso modelo ofrecido en una gran variedad de colores, con las puertas que se abren.

La Dino 246 Spider 1/14 de Carlo Brianza.

Una Dino 246 América en escala 1/43 de Bang.

Ferrari Day en Lugano

El primer domingo de septiembre, en las rutas del cantón Ticino, se desarrolla una cita deportiva y mundana, con la participación de algunos ferraristas de renombre.

La pasión por la Ferrari, y las ganas de encontrarse de quienes la aman o son dueños de una unidad, no tienen límites. En Lugano, Suiza, en el cantón Ticino, se desarrolla el primer domingo de septiembre el Ferrari Day, reunión organizada por la Ferrari Suisse en colaboración con el ex piloto de Fórmula 1 Loris Kessel, la Escudería Chicco de Oro y el Lugano Racing Team. Pilotos de fama internacional, como el local Clay Regazzoni y Michele Alboreto de Milán, o actrices ilustres como Brigitte Nielsen, animan la manifestación dándole un toque de exclusividad, mientras que el programa competitivo, deportivo y turístico atrae a muchos participantes, que llegan desde Alemania y de la cercana Italia, además de un público muy numeroso.

Un momento del Ferrari Day en Lugano y, abajo, la invitación para participar en la reunión.

LA REUNION SE DESARROLLA EN DOS JORNADAS

Articulada en dos jornadas, el sábado y el domingo, la reunión tiene programado en la mañana del sábado un slalom de 1600 metros en el aeródromo de Ambrí, con los autos repartidos en seis grupos homogéneos por performance, mientras que por la tarde se realiza la fase final, cuyos resultados determinan los ganadores de cada categoría. De noche se cena en el Casino y se realiza la entrega de premios. El domingo los vehículos, alistados en la Plaza de la Reforma en Lugano, comienzan un desfile que los lleva a Melide, Vico, Morcote, Carona, Noranco, Barbengo, Agra y Montagnola, antes de llegar al restaurante Villa Príncipe Leopoldo, teatro del almuerzo que cierra la manifestación. En el Ferrari Day de Lugano participan cien Rojas, entre las que se encuentran todos los modelos más famosos, desde las raras 250 GT a las 340, las Daytona, las BB, hasta llegar a los modelos más recientes, entre los que sobresalen las prestigiosas F40 y F50.

COMO INSCRIBIRSE

Para pedir la inscripción al Ferrari Day (naturalmente abierta sólo para los propietarios de una Ferrari) es necesario contactar a la Ferrari Suisse SA, Route de Gingis 2-8, CH 1260 Nyon, tel. 0041-22-3626220. En cambio, las plazas y las calles por las que transitan los vehículos están abiertas al público.

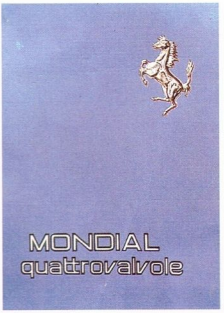
Slalom de día, y de noche, el Casino.

Manuales de uso y mantenimiento

Son buscados no sólo por los propietarios de los vehículos de Maranello, sino también por los coleccionistas. Cotizaciones de entre 60 y 2300 dólares, de acuerdo con su antigüedad.

Entregados por la Casa junto con los vehículos, de los que constituyen un complemento natural, los manuales de uso y mantenimiento se volvieron objetos muy buscados en los años del boom de las Ferrari y de la automobilia, alcanzando cotizaciones elevadas que se normalizaron a mediados de los años noventa.

De hecho, son útiles sólo para los propietarios de los automóviles a los que se refieren, pero circulan cada vez más frecuentemente solos y son adquiridos tanto por quien compró una Ferrari usada y no los recibió con ella, cuanto por coleccionistas de papeles originales Ferrari.

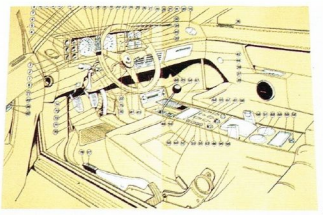


A la izquierda, el manual de uso y mantenimiento de la Ferrari Mondial Cuatroválvulas.

AL COMIENZO INDICABAN TAMBIEN COMO HACER LOS ARREGLOS

Los manuales de las primeras Ferrari presentaban todos los esquemas mecánicos y eléctricos simplificados, hasta los mínimos detalles, para que el propietario pudiese abrir el capot y arreglárselas solo para las operaciones de mantenimiento y hasta para reparaciones o afinación. Se trataba de volúmenes de un centenar de páginas, algunas de las cuales estaban dobladas en cuatro para poderse luego abrir y mostrar esquemas técnicos complejos. Con el tiempo y la llegada de la electrónica, los manuales cambiaron de forma, pasaron al color y, sobre todo, concentraron su función hacia el correcto uso del vehículo, evidenciando los comportamientos que había que tener o evitar para respetar al máximo la mecánica. Las descripciones son siempre puntuales y precisas, pero evitan esas profundizaciones para expertos, para los cuales queda siempre el manual de taller... De dimensiones más compactas, se volvieron más altos que anchos y presentan tapas de diferentes colores: naranja la de la Dino 308 GT/4, roja la de la 208 y de la 308 GTB, azul la de la Mondial, amarilla la de la F355. Para los modelos de la última generación, la Ferrari copió un detalle de la Porsche: el encuadernado en espiral en lugar del tradicional. De esa manera, es más fácil girar las páginas y, sobre todo, el manual puede quedar abierto en la página deseada sin problemas, eventualmente hasta doblándolo sobre sí mismo.

Un detallado dibujo del habitáculo de una Ferrari.



LOS MAS VIEJOS VALEN MAS PORQUE SON RARISIMOS

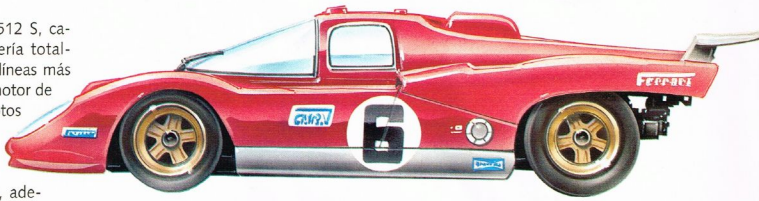
Los ejemplares de los años más lejanos valen una fortuna (aunque cotizaciones como la alcanzada por el manual de la Ferrari 166 Inter y Mil Millas de 1949 en el remate modenés de Finarte, el 17 de junio de 1989, comprado por más de 2300 dólares, son actualmente impensables), los ejemplares de los años sesenta-setenta se mantienen alrededor de los 120-240 dólares, mientras que los contemporáneos figuran en la lista de precios en menos de 60 dólares.

DONDE ENCONTRARLOS

Las tiendas de automobilia y las ferias de trueque son los lugares más indicados para encontrar los manuales de uso y mantenimiento, si bien ahí circulan sólo ejemplares recientes, no muy fascinantes. Para los modelos de los últimos 10 a 15 años, se puede hablar con los propios concesionarios, que los comercializan como repuestos o accesorios normales: los precios van de los 35 a los 60 dólares.

1971 512 M: M DE "MEJORADA"

Versión "evolución" de la 512 S, caracterizada por una carrocería totalmente vuelta a diseñar con líneas más rectas, chasis más liviano y motor de 600 CV, destinada a los pilotos de las escuderías privadas. Ganó con Ickx-Giunti las 9 Horas de Kyalami de 1970, la Copa Shell con Merzario, además de obtener el tercer lugar en las 24 Horas de Le Mans de 1972 con Posey-Adamowicz. Una versión elaborada por Roger Penske obtuvo muchos triunfos en carreras estadounidenses.



Motor: 12 cilindros en V, trasero, 87 x 70 mm, cilindrada 4993,53 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11,8:1	
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	600 CV a 9000 rpm

Chasis:	semiautoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	800 kilos
Velocidad máxima:	340 Km/h

1971 312 B2: EVOLUCION CONTINUA

Más baja, filosa y cuadrada con respecto a la 312 B, la B2 se distingue también por la introducción de una suspensión trasera nueva, con amortiguadores casi horizontales. El motor tiene una carrera más corta, para obtener un aumento de potencia (unos veinte caballos más) y alcanzar un régimen de rotación más elevado (12600 rpm). Gana, en el debut, el Gran Premio de Sudáfrica 1971 con Andretti y el de Alemania de 1972 con Ickx.

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero longitudinal, 80 x 49,6 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, camisas de cilindros de aluminio, compresión 11,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	470 CV a 12600 rpm

Chasis:	autoportante de aluminio y acero
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	540 kilos
Velocidad máxima:	según las relaciones de caja

1971 312 PB: PEQUEÑA REINA MUNDIAL

Equipada con un motor de 3 litros, suplanta a la 512 S, trayendo de vuelta a Maranello el Mundial Marcas en 1972. Debuta en las 9 Horas de Kyalami de 1971 (no válida para el torneo) con un triunfo, y en la temporada siguiente dominó con victorias en los 1000 Km de Buenos Aires, las 6 Horas de Daytona, las 12 Horas de Sebring, los 1000 Km de Spa, Monza, Zeltweg y Nürburgring, las 6 Horas de Watkins Glen y la Targa Florio. En 1973 utilizó el motor de carrera corta de la 312 B2 F1

Motor: 12 cilindros en V a 180°, trasero central, 78,5 x 51,5 mm, 2991,8 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 11,5:1	
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	450 CV a 11500 rpm

Chasis:	semiautoportante
Suspensiones:	independientes en las 4 ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	650 kilos
Velocidad máxima:	320 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Alain Prost con la Ferrari F 91 A en el Gran Premio de San Marino de 1991.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

312 F1,
una ocasión fallida

308 Millechiodi,
historia de un experimento

Gilles Villeneuve,
vida de un campeón

Modelismo,
todas las Dino de competición